notiziario della sat dlf udine

Numero 66 Anno 17 (3) Settembre 2012

Da Udine a Cortina in treno (o quasi)

Partiamo, è il caso di dirlo, da un antefatto: negli anni sessanta, era inserito nell'orario ferroviario un direttissimo (denominato AT641 da Trieste a Conegliano e AT582 da Conegliano a Calalzo) che collegava Trieste con Calalzo, via Udine, consentendo poi di raggiungere anche Cortina in treno, almeno fino al 1964 quando il caratteristico trenino azzurro della Ferrovia delle Dolomiti è stato soppresso.

Il direttissimo AT641-AT582 veniva svolto con le ALn 772 il sabato da fine giugno alla metà di settembre e dalla metà di dicembre a fine febbraio e giornalmente nel mese di agosto. Partiva da Udine alle 15.02 ed arrivava a Calalzo alle 17.46; il ritorno avveniva la domenica, o giornalmente in agosto, come AT583-AT544 con partenza da Calalzo alle 20.00 ed arrivo a Udine alle 22.51. In seguito venne classificato come direttissimo (espresso dal 1974) 1614-1615-1616 Trieste-Calalzo e 1617-1618-1619 Calalzo-Trieste.

Il filo conduttore di questo articolo è rifare in tempi moderni il tragitto Udine-Cortina (senza auto), con tutti i paragoni tra le due situazioni temporali, con l'avvertenza che essendo trascorsi 50 anni, devono essere considerati tali solo a livello di descrizione e per mera curiosità.

La partenza da Udine è fissata alle ore 6,27 con il regionale veloce n. 1819 per Venezia, composto da 4 carrozze per medie distanze (compresa la pilota), con titolare la E 464. 280 del deposito di Trieste: siamo nella prima domenica di luglio del 2012.

Rispetto ad una ALn 772, l'accelerazione e la velocità di una E 464 non hanno paragoni, così come migliore è la comodità delle carrozze per medie distanze, all'interno delle quali tuttavia, nonostante che l'anticiclone africano "Caronte" cominciasse a bruciare già nelle prime ore del mattino, mancava l'aria condizionata.

Uscendo da Udine, il regionale ha incrociato il treno di lusso Nizza-Mosca, deviato via Pontebbana a seguito dei lavori sulla linea del Brennero, lato austriaco.

Linea Conegliano-Calalzo: a Ponte nelle Alpi si inverte la marcia. 1 luglio 2012 (foto A. Fanutti)

A Conegliano si cambia treno, con una decina di minuti di attesa che consentono agevolmente di spostarsi sulla pensilina opposta per prendere il regionale Venezia-Calalzo delle ore 7.46, composto dalla D 445.1040 e cinque carrozze per medie distanze (compresa la pilota).

Con il collegamento diretto Trieste-Calalzo, non occorreva cambiare treno, dal momento che l'ALn 772 invertiva solo il senso di marcia.

Da Conegliano la D 445 spinge il treno lungo una linea che appare, a modesto giudizio dello scrivente, trascurata in manutenzione, con una vegetazione invasiva che soprattutto a Vittorio Veneto, ma anche prima di Ponte delle Alpi, striscia sulle fiancate dei vagoni, con le foglie che "entrano" attraverso i finestrini aperti.

La velocità del treno è discreta, anche se si ha l'impressione che in partenza dalle stazioni la D 445 sia un po' "stanca" dati i lunghi anni di esercizio; tuttavia è in grado di recuperare ottimamente i minuti di ritardo che si sono accumulati per attesa incrocio a Vittorio Veneto.

Sempre per fare i paragoni che costituiscono il filo conduttore di queste modeste riflessioni tra il passato ed il presente, a parte il comfort di viaggio, la velocità su questa tratta può dirsi essere forse sempre la stessa, visto che anche le ALn 772 potevano raggiungere i 130 km/h; è poi probabile che nel passato le varie stazioni della linea siano state più ben tenute e presenziate.

L'unico intervento recente di rilievo che si possa vedere su questa tratta è il rifacimento con raddoppio del binario nella stazione di Santa Croce del Lago, il cui fabbricato viaggiatori è già stato graffittato, stridendo in modo evidente rispetto al magnifico panorama sul lago che viene offerto di fronte all'area ferroviaria.

A Ponte nelle Alpi si inverte il senso di marcia e la D 445, ora in testa al convoglio, comincia lo sforzo maggiore sulle pendenze che portano a Calalzo, non superando mai i 60/80 km/h; la variante in galleria del Monte Zucco (oltre 2 km di lunghezza) fa immediatamente riconoscere un tratto di linea rifatto, se non altro dalla silenziosità del binario, rispetto ai

La D 445.1040 titolare del treno dell'articolo a Calalzo (foto A. Fanutti)

Calalzo termine corsa, a sinistra la rampa in disuso per le auto al seguito (foto A. Fanutti)

frequenti giunti che invece caratterizzano il tratto in questione.
Dopo l'unica fermata di Longarone, il treno arriva in perfetto orario (ore 9.37) al capolinea di Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina, che dal nome che porta potrebbe far pensare al primo invitante biglietto da visita per chi è diretto in Cadore e nelle Dolomiti.
Invece, in contrasto con la maestosità del territorio patrimonio Unesco in cui è inserita, la stazione appare alquanto "abbandonata" a sé stessa: quello che doveva essere il Ferhotel, è ora un fabbricato in stato precario, le erbacce invadono i binari in molti punti, la biglietteria Trenitalia è aperta solo in determinati orari; accanto al fabbricato viaggiatori, la rampa di carico per le auto al seguito ora in disuso (che pare essere stata riverniciata da poco), ricorda come Calalzo era il terminal del treno notturno da Roma Tiburtina (cuccette, vagoni letto e carri auto), prima sospeso nell'estate 2011 a seguito dell'incendio alla stazione Tiburtina e poi soppresso, così come lo sono stati tutti i servizi di auto al seguito di Trenitalia. In ogni caso, sul primo binario c'è ancora l'ufficio assistenza Trenitalia auto al seguito per Roma Tiburtina, con le istruzioni per le dimensioni massime delle vetture da caricare sugli appositi carri.
Su un tronchino lato sud è parcheggiato lo storico spartineve Vnx 806: invece di lasciarlo marcire dalle intemperie, potrebbe essere monumentato in posizione più visibile quale ricordo dei fasti di un tempo (non mi riferisco solo al traffico ferroviario, ma anche alle copiose nevicate del passato, oggi scomparse)
Si potrebbe quindi auspicare una immagine migliore per chi arriva in treno, diretto alla perla delle Dolomiti; sicuramente, all'epoca dell'ALn 772, la stazione aveva un maggiore presenziamento.
In ogni caso, oggi come allora, a Calalzo bisogna cambiare: fino al 17 maggio 1964 si proseguiva con il trenino della Ferrovia delle Dolomiti, oggi si prosegue con gli autoservizi della Dolomitibus, entrambi hanno in comune il percorso ed il richiamo alle Dolomiti ma la sostanza è alquanto diversa.
Così come l'abbiamo conosciuta e vista sulle foto storiche (o nei film "Vacanze d'inverno" del 1959 e "La Pantera Rosa" del 1963), la Ferrovia delle Dolomiti nasce commercialmente nel 1927 con l'avvento della trazione elettrica, un orario che poteva dirsi finalmente a servizio delle località attraversate ed una generale sistemazione della linea, anche se il treno tra Calalzo e Dobbiaco aveva iniziato a circolare ben prima. Lo scartamento era di 950 mm per una lunghezza complessiva di 65 km, dai 741 m di altezza di Calalzo ai 1.215 m di Dobbiaco, passando per i 1.230 m di Cortina, ovvero i primi 35 km oggetto di questa analisi (il punto più alto della linea era a Cimabanche, con 1.530 m).
Le sue vicende storiche più importanti sono contraddistinte dal punto di massimo traffico registrato nel corso delle Olimpiadi del 1956 (con oltre 7.000 passeggeri trasportati al giorno) e dal successivo lento declino per mancanza di fondi e la concorrenza del traffico stradale, che portò alla chiusura dell'ultimo tratto rimasto in esercizio, da Cortina a Calalzo, il 17 maggio 1964.
Oggi, se si vuole proseguire su Cortina, bisogna avvalersi dei servizi della Dolomitibus, con moderni autobus Setra, dotati di aria condizionata (che anche a queste altitudini è diventata una necessità), con comode poltrone che non possono essere paragonabili con il servizio offerto dagli elettrotreni azzurri di costruzione Stanga/Tibb della Ferrovia delle Dolomiti: è ovvio, 60 anni di distanza fanno la differenza, ma questo articolo ha come filo conduttore proprio i paragoni.
Ebbene, per salire sull'autobus ci vuole il biglietto, ma l'ufficio-rivendita della Dolomitibus che dà sul piazzale esterno della stazione ferroviaria di Calalzo è chiuso nei giorni festivi; nessun avviso esposto fornisce indicazioni su dove acquistare il tito-

La stazione di Cortina e l'attuale collegamento Dolomitibus per Calalzo (foto A. Fanutti)

lo di viaggio, solo parlando con altre persone in attesa dell'autobus si capisce che può essere acquistato dal conducente, con sovrapprezzo perché preso a bordo.
Per essere la prima domenica di luglio, ovvero all'inizio della stagione turistica estiva, per chi arriva a Calalzo non è proprio il massimo; forse all'epoca della Ferrovia delle Dolomiti c'era maggior presenziamento ed informazione per il turista che doveva proseguire verso Cortina o Dobbiaco.
In ogni caso, il viaggio in autobus è molto comodo, permette di ammirare il magnifico paesaggio circostante e scorgere quasi in continuo il percorso dell'ex ferrovia, oggi pista ciclabile alquanto frequentata da cicloamatori; l'autobus ferma in tutte le località prima servite dalla ferrovia e raggiunge l'ex stazione ferroviaria di Cortina (oggi autostazione) dopo 57 minuti di viaggio; rispetto agli 80 minuti di viaggio con il trenino delle Dolomiti, il pullman garantisce tempistiche migliori, salvo traffico o maltempo. Sono le 11.07, da Udine il viaggio è durato più di quattro ore e mezza per percorrere 192 km.
Cortina ha mantenuto in discreto stato di conservazione l'ex stazione ferroviaria; il piazzale lato binari è tuttavia un parcheggio di autobus, in parte occupato dalla struttura a tendone dell'Audi Forum dove si tenevano i vari appuntamenti del salotto d'attualità estivo di Cortina, quale il "Cortina InConTra" di Enrico Cisnetto.
Verso est poi il piazzale di stazione è occupato da un parcheggio a pagamento per autovetture, mentre subito dopo si può trovare il viadotto (100 m) sul torrente Bigontina, principale opera d'arte della vecchia ferrovia ed oggi percorso dalla ciclabile.

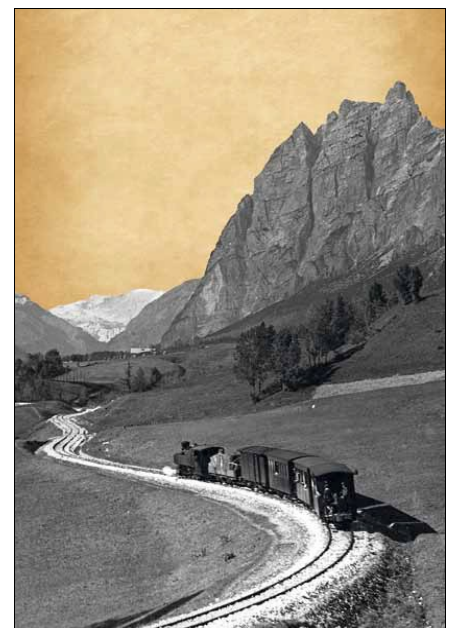
Il viadotto Bigontina dell'ex Ferrovia delle Dolomiti a Cortina (foto A. Fanutti)

Va detto che anche a Cortina la biglietteria della Dolomitibus è chiusa nei giorni festivi e solo dopo aver chiesto informazioni, si capisce che per evitare il sovrapprezzo del biglietto acquistato a bordo dell'autobus (per il ritorno), ci si può rivolgere all'edicola sulla via della stazione.
Di sicuro, all'epoca della Ferrovia delle Dolomiti, la stazione aveva un aspetto più operativo di quanto non lo sia ora, in una domenica di periodo estivo, con centinaia di turisti o cicloamatori in attesa di salire sugli autobus.
Va comunque detto, che ora come allora il panorama che si può ammirare sulle montagne circostanti è degno di massima nota, tanto che Cortina (che si arrivi con l'autovettura, in autobus o in bicicletta) resterà sempre la perla delle Dolomiti.

Alessandro Fanutti

Mostra "La Ferrovia delle Dolomiti" a Cortina

Questa estate si è tenuta presso la Alexander Girardi Hall di Cortina una mostra dedicata alla Ferrovia delle Dolomiti Calalzo-Cortina-Dobbiaco promossa dal Comune di Cortina d'Ampezzo.
La realizzazione è stata curata da Evaldo Gaspari, appassionato di ferrovie, grande cultore di questa linea travolta dal "progresso", nonché autore dell'omonimo libro pubblicato nel 1994.
Nella mostra erano esposti dei pannelli dove trovavano posto una parte scritta alternata con molte foto e disegni ricavati dal libro. I testi riassumevano la storia della linea a partire dalla ferrovia decauville della prima guerra mondiale, proseguendo con l'inaugurazione del servizio civile nel 1921, i fasti degli anni Trenta e delle Olimpiadi del 1956 fino al declino, alla chiusura nel 1964 ed il successivo smantellamento, per finire con un ultimo pannello dove veniva espresso il rimpianto per quello che questa ferrovia poteva essere oggi, paragonandola con altre simili realtà d'oltreconfine ancora in funzione principalmente con scopi turistici.
Erano inoltre in mostra documenti e oggetti originali, tra questi la lettera con cui il sindaco e la giunta comunale chiesero la chiusura della linea.
Erano esposti anche tre diorami rappresentanti le stazioni di Cortina d'Ampezzo, Tai di Cadore ed Ospitale di Cadore, quest'ultima sulla linea Ponte nelle Alpi-Calalzo, con i modelli dei treni in servizio sulla SFD autocostruiti. Spiccava anche l'elettromotrice SFD 004 a scartamento 5", costruita da un appassionato di Perarolo, che veniva mostrata in funzione sul circuito vapore vivo di Alberto Celot con un filmato.
Su altri due schermi venivano proiettati il dvd della Video 90 "I Treni del Cadore", con le storiche immagini di questa ferrovia, e la parte finale del film "Vacanze d'inverno" in cui i protagonisti ripartono per Roma proprio con il treno delle Dolomiti.
Infine nella hall dello spazio espositivo c'erano delle bacheche con modelli di varie nazioni della collezione di Evaldo Gaspari, insigne fermodellista oltre che storico della Ferrovia delle Dolomiti.

Claudio Canton

La foto sulla locandina della mostra

Pedemontana chiusura definitiva?

Il 6 luglio il Minuetto MD 41 che effettuava il regionale 6046 Sacile-Pinzano è deragliato, adagiandosi su un fianco, nei pressi di Meduno a causa di uno smottamento del terreno dovuto al forte temporale che si era registrato sulla zona. Questo ha provocato la sospensione del servizio in attesa della rimozione del convoglio che si è rilevata difficoltosa. Così il 10 luglio è arrivata la gru da Firenze che ha effettuato la sua rimozione il giorno successivo con qualche di difficoltà di manovra perché il luogo dell'incidente si trova in trincea. Sono intervenuti anche i treni soccorso di Treviso e Cervignano. Il Minuetto, appoggiato sugli appositi carrelli per il trasporto dei mezzi incidentati, è stato poi trainato al deposito di Treviso dove saranno valutati i danni per decidere se ripararlo o avviarlo alla demolizione.
I lavori di ripristino della linea sono iniziati subito, ma la sua impraticabilità ha di fatto anticipato la chiusura estiva che era prevista dal 21 luglio al 26 agosto. Alla fine di agosto però Trenitalia ha comunicato che il servizio autosostitutivo sarebbe continuato fino al cambio di orario di dicembre. Questo sembra preludere alla chiusura della Pedemontana, ipotesi di cui si parla già da tempo.
Sono iniziate subito le proteste da parte della Regione, dei Comuni attraversati dalla linea, dei pendolari e, con l'inizio dell'anno scolastico, dei genitori degli studenti che usano il treno perché il servizio di autobus ha tempi di percorrenza molto più lunghi di quelli del treno e perché i nuovi orari sono poco compatibili con quelli scolastici. Per risolvere questo problema alla fine di settembre sono stati ridefiniti gli orari dei bus.
L'assessore regionale ai trasporti Riccardo Riccardi si è impegnato al mantenimento in funzione della Pedemontana, ricordando tra l'altro che Trenitalia ha stipulato un contratto di servizio con la Regione; come alternativa propone la cessione della linea alla Regione che la darebbe in gestione alla società FUC, la compagnia ferroviaria regionale.

Claudio Canton

PKP Cargo anche in Austria

Ad agosto 2012 la PKP Cargo (divisione merci delle Ferrovie Polacche PKP) ha effettuato il primo treno con propria trazione attraverso l'Austria: si è trattato di un convoglio carico di carbone, destinato alla Bosnia-Erzegovina, via Ungheria e Serbia, che è transitato tra il confine ceco e quello ungherese attraverso le linee ad est di Vienna.
La trazione autonoma è stata possibile grazie al conseguimento a marzo 2012 del certificato di sicurezza che permette alla PKP Cargo la circolazione anche in Austria, dopo quelli già conseguiti per circolare in Germania, Repubblica Ceca e Repubblica Slovacca, mentre a breve ci sarà l'operatività anche in Belgio, Olanda ed Ungheria.
In quest'ultimo Paese, la trazione del treno di carbone è stata come tale effettuata da Rail Cargo Hungaria, locale filiale di Rail Cargo Austria.
PKP detiene in Polonia una quota di mercato pari al 50%, seguita da DB Scheker al 21% e dall'impresa privata CTL al 7%.

Alessandro Fanutti

Una locomotiva EU43 PKPCargo (fonte zzmk.pl)

Nuove locomotive per la SBB Cargo

E' stata consegnata il 9 marzo 2012 alla SBB Cargo la prima delle 30 nuove Eem 923, locomotive ibride che possono essere utilizzate sia per i servizi di manovra che per le trazioni in linea.
La Eem 923 è di fabbricazione Stadler, è dotata di un motore elettrico e di un motore diesel per entrambi i tipi di trazione, ha una potenza di 1.500 kW, una velocità massima di 100 km/h ed una lunghezza di soli 9,1 m.
La macchina è stata progettata da Stadler esclusivamente per la SBB Cargo e le consegne dovrebbero concludersi entro il 2013, per un valore di commessa pari ad 88 milioni di franchi svizzeri.
Con questo tipo di locomotiva ibrida, che con la sua potenza è in grado di trainare in piano fino a 2.000 tonnellate di peso, ovvero 25 carri carichi, la SBB Cargo ha calcolato che potrà ridurre le proprie emissioni di CO_2 di 4300 tonnellate l'anno; i 30 esemplari saranno destinati a sostituire 57 vecchie locomotive da manovra, con un risparmio del 50% sui costi di manutenzione.
La consegna della prima Eem 923 è avvenuta il 9 marzo nello scalo di smistamento Limmattal a Zofingen, alla presenza di rappresentanti di SBB Cargo, autorità locali e del costruttore Stadler: la nuova locomotiva è stata denominata Heitern, ovvero il nome della montagna che sovrasta Zofingen.

Alessandro Fanutti

Locomotiva ibrida della Stadler con motore elettrico e motore diesel Eem 923.001 di SBB Cargo (foto Cargo-Blog)

Nuova linea ad alta velocità tra Vienna e Sankt Pölten

Con un viaggio promozionale riservato ad invitati e stampa, le ÖBB hanno presentato il 12 settembre 2012 la nuova linea ad alta velocità che collega Vienna Meidling sulla Südbahn, con Sankt Pölten sulla Westbahn: infatti, questa tratta di 60 chilometri di lunghezza e destinata ad entrare in esercizio commerciale a partire dal 9 dicembre 2012, costituisce la linea di collegamento con la nuova Hauptbahnhof di Vienna in corso di costruzione sugli spazi della ex Südbahnhof,.
La nuova stazione di tipo passante, diventerà la principale porta di ingresso alla capitale austriaca, in sostituzione anche della Westbahnhof, stazione di testa posta sulla Westbahn per le provenienze da Linz e Salisburgo.
La nuova linea è quindi una nuova opera ferroviaria che si estende per la gran parte in sotterranea, sotto i quartieri sud-occidentali di Vienna, comprende due lunghi tunnel quali il Lainzer Tunnel di 12,8 chilometri di lunghezza ed il Wienerwald Tunnel di 13,3 chilometri di lunghezza, per poi transitare attraverso la nuova stazione di Tullnerfeld e quindi piegare verso il tragitto originario della Westbahn con l'interconnessione di Sankt Pölten.
La nuova linea, che ammette una velocità fino a 250 km/h, consentirà di collegare le due città in 25 minuti anziché nei 40 minuti necessari per percorrere il tragitto storico; per la sua realizzazione sono occorsi venti anni di lavori, a causa di diversi intoppi costruttivi legati a motivi di sicurezza, proteste dei residenti e perfino un blocco totale lavori.
Il viaggio dimostrativo, svoltosi con un complesso Railjet pellicolato con i loghi dei 175 anni delle Ferrovie Federali Austriache, ha rappresentato un fatto eccezionale anche per l'Austria dal momento che per la prima volta un Railjet ha raggiunto i 250 km/h su una linea austriaca, anche se la velocità commerciale dei treni in servizio con il prossimo nuovo orario sarà limitata a 230 km/h.
La nuova tratta si caratterizza altresì per la totale assenza di segnalazione a terra, in quanto il traffico ferroviario sarà esclusivamente controllato in modo elettronico secondo i più moderni sistemi di sicurezza europei che per la prima volta sono applicati anche in Austria; la potenzialità della linea è di 447 treni-giorno ed il collegamento con Salisburgo sarà ridotto a soli 2 ore e 22 minuti di viaggio, contro le attuali 3 ore circa.

Alessandro Fanutti

La nuova Hauptbahnhof di Vienna (fonte Die Presse.at)

Il nuovo tracciato della Vienna Sankt Pölten (fonte APA)

L'ingresso del Lainzer Tunnel (fonte Purkersdorf-online.at)

Il Wienerwald Tunnel, con portali stile Star Trek (fonte Die Presse.at)

Notizie Flash

Il servizio Micotra Udine-Villach piano piano sta avendo una buona affluenza di viaggiatori, solo la corsa delle 7.00 non incontra molti favori, probabilmente si tratta in un'ora troppo mattiniera. Ora si tratta di vedere come sarà l'affluenza dei mesi invernali per capire se il servizio ha veramente successo.
Sul numero precedente de **il tender** è stato segnalato che il Micotra delle 17.15 non era presente sugli orari on line delle ÖBB; successivamente però anche questa corsa è stata inserita, cosa non avvenuta invece per l'orario DB.
In occasione della Festa della Birra (Villacher Kirchtag), che si è tenuta a Villach dal 27 luglio al 3 agosto, al convoglio Micotra è stata aggiunta una carrozza. Claudio Canton

Il trasporto locale registra i soliti alti e bassi: si susseguono periodi di relativo buon servizio con altri in cui i ritardi e le soppressioni diventano un incubo per i pendolari. Per questo motivo la Regione ha dichiarato che anche quest'anno applicherà a Trenitalia le sanzioni previste dal contratto di servizio. Si è giunti invece ad un accordo con la SAF i cui autobus ora attenderanno le coincidenze con i treni in ritardo.
Alla fine di luglio Trenitalia aveva annunciato il taglio dal 28 luglio di due treni interregionali notturni, il RV 2219 Venezia-Trieste delle 0.21 ed il RV 2476 Trieste-Udine-Venezia delle 20.42. Altri 3 tagli sarebbero avvenuti il 9 settembre ed altri 6 in ottobre. La decisione è stata poi per il momento sospesa per l'intervento delle regioni FVG e Veneto.
Claudio Canton

Il commissario del governo per la TAV ha dichiarato che per questioni di sostenibilità ambientale e finanziarie basta potenziare la linea Trieste-Mestre esistente, al momento sottoutilizzata, cominciando con il nodo di Mestre e con il raddoppio della tratta Monfalcone-Bivio San Polo, poi si potrà pensare al potenziamento. Questo ha fatto esultare i No TAV visto che conferma quando da loro sostenuto da sempre, mentre l'assessore regionale ai trasporti ha ricordato che oramai si tratta di un processo già avviato che non si può fermare. Intanto fino al 19 agosto qualsiasi cittadino, associazione o amministrazione poteva inviare ai Ministeri competenti osservazioni sul progetto della nuova linea.
Claudio Canton

Un consigliere comunale di Udine ha annunciato che darà inizio ad una raccolta di firme per un referendum che preveda la soppressione della tratta urbana della Pontebbana, linea pericolosissima dove i treni si possono quasi toccare. Infatti si chiede, assieme agli abitanti delle case prossime alla linea, cosa succederebbe se ci fosse un incidente ad un treno con cisterne (sottintendendo disastro di Viareggio). Inoltre ribadisce che i passaggi a livello costituiscono una barriera, facendo anche perdere tempo alle persone considerato che sono chiusi per molto tempo ogni giorno. Infine propone di realizzare sul sedime una bella …. pista ciclabile! Forse non sa che già ci sono i piani per lo spostamento della tratta lungo la circonvallazione di Udine. In ogni caso ribadiamo ancora una volta che quando la Pontebbana è stata costruita si trovava in aperta campagna e che quindi bisognerebbe prendersela con chi ha permesso la costruzione delle case vicino ai binari. Inoltre chi intende andare ad abitare vicino alla ferrovia dovrebbe prima considerare i “disagi” a cui va incontro. Concetti fatti presenti dal nostro socio Daniele De Anna in risposta ad una lettera di un lettore di Remanzacco del Messaggero Veneto che chiede la soppressione delle “vecchie” AD 900 della FUC ritenute inquinanti e rumorose in confronto ai moderni Stadler. Claudio Canton

La risposta data da RFI ad una segnalazione del sindaco di San Giorgio di Nogaro è stata sconcertante. Aveva fatto presente che in quella stazione non funzionano i servizi igienici e gli ascensori che sono appena stati installati, essendo questi fuori norma (!); inoltre non ci sono gli elevatori per i disabili. RFI ha comunicato che la normativa non prevede obblighi a proprio carico e che i disabili possono usufruire delle stazioni di Cervignano o Latisana già attrezzate per loro! Claudio Canton

RFI ha deciso la soppressione del raccordo con il Molino di Pordenone, di proprietà della Società di macinazione, che si trova a fianco della stazione di Pordenone da 90 anni.
La decisione è stata presa perché la società, che paga 50mila euro di canone all'anno per questo raccordo, non è in grado di garantire un movimento di almeno 500 carri annui. Inoltre secondo RFI la ditta dovrebbe anche provvedere allo smantellamento dei binari! Questo comporterà un aumento dei camion che si recano nello stabilimento, peraltro vincolato dalla Sovraintendenza, che si trova nel centro di Pordenone.
Claudio Canton

Nella mia Saluzzo, dopo aver (almeno per ora) visti soppressi tutti i convogli passeggeri da parte della Regione, il Comune ha deciso di radere letteralmente al suolo quello che era il magazzino merci, in disuso da decenni e utilizzato in questi ultimi anni dagli extracomunitari come rifugio notturno. Tutto il materiale demolito è stato suddiviso in modo differenziato e poi portato via per essere smaltito da una ditta specializzata. Letteralmente, come si evince dalla foto qui sotto, non rimane pietra su pietra. Rimane invece quello che da molti è stato definito "lo Stargate di Saluzzo" (vedi **il tender** n. 56), ottenuto da ignoti piegando una rotaia danneggiata dopo l'incidente ferroviario di alcuni anni fa. Che sia di buon auspicio? Per ora nella stazione regna solo la desolazione, chiusa com'è a chiunque da lucchetti nuovi fiammanti (questi sì).
Alberto Isoardi

Qui sorgeva il magazzino merci della stazione di Saluzzo - metà di giugno 2012 (foto A. Isoardi)

In occasione del concerto di Luciano Ligabue che si è tenuto a Cividale il 7 luglio la FUC ha potenziato le corse a partire dalle 12.00 con treni ogni mezz'ora e cinque coppie straordinarie dopo la fine del concerto (ultima corsa da Cividale alle 2.00 e da Udine alle 2.33). Lo stesso è avvenuto per il Palio di San Donato, che si è tenuto a Cividale dal 24 al 26 agosto, con ulteriori due coppie di corse serali nelle giornate di sabato 25 e domenica 26, e per Friuli Doc, che si è svolto a Udine dal 13 al 16 settembre, con una coppia straordinaria il venerdì e la domenica e due coppie il sabato.

Per Friuli Doc anche Trenitalia ha organizzato per tutta la durata della manifestazione due treni straordinari in partenza da Udine per Sacile, uno verso le 23.00 ed uno un'ora dopo, ed uno per Carnia in partenza verso la mezzanotte. Claudio Canton

Nella notte tra il 9 e il 10 agosto una locomotiva da manovra si è scontrata con un'altra locomotiva nella stazione di Tarvisio Boscoverde causando il ferimento del macchinista e del manovratore. Claudio Canton

La ditta Eurotech di Amaro, specialista in sistemi computerizzati, ha stipulato un contratto da 60 milioni di dollari con la statunitense Science Applications International Corporation (SAIC) per la fornitura in tre anni di sistemi di Positive Train Location, che permetteranno la localizzazione dei treni ed il controllo dei loro percorsi fornendo anche altri dati in tempo reale. Il progetto rientra nel piano di messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria statunitense.
Claudio Canton

Trainwatching

Con la chiusura per lavori estivi della ferrovia del Brennero, lato austriaco, diverse decine di treni merci sono stati deviati via Tauri-Pontebbana; ciò è avvenuto anche per qualche treno passeggeri notturno.
Oltre al convoglio di lusso Nizza-Mosca, si può segnalare la sezione Monaco di Baviera-Venezia di un EN che normalmente transita per il Brennero e che a seguito dell'interruzione viene agganciato a Salisburgo all'EN Vienna-Venezia via Tarvisio.
Alessandro Fanutti

Gli Autozug quest'anno hanno viaggiato quasi sempre in ritardo. Quello in partenza da Trieste C.le giovedì 28 giugno con in testa la E 656.601 TI aveva già 40 minuti di ritardo alla partenza. Anche la sua manovra era stata effettuata da Trenitalia.
Daniele De Anna

Il 15 luglio l'automotrice AD 803 FUC, che ha ottenuto un altro anno di circolabilità, ha effettuato una corsa speciale per un gruppo svizzero.
Daniele De Anna

La sera di domenica 26 agosto sostava nella stazione di Udine la locomotiva elettrica 474-101 (91 83 2474 101 9 I RONE) di RailOne. Era accoppiata con la G2000.02 di Serfer. Sono ripartite il mattino seguente.
Mauro Zamolo

Uno dei primi treni deviati dal Brennero transita nella stazione di Udine il 16 giugno 2012 (foto C. Canton)

Le carrozze Monaco-Venezia in coda all'EN da Vienna. Conegliano, 1 luglio 2012 (foto A. Fanutti)

Autozug in partenza da Trieste C.le il 28 giugno 2012. In testa la E 656.601 (foto D. De Anna)

In alto e a lato. La 474.101 di RailOne in sosta con la G2000.02 di Serfer nella stazione di Udine la mattina del 27 agosto 2012 (foto M. Zamolo)

Circolano in regione al traino dei treni regionali veloci due nuove 464, la 662 e la 667. Roberto Vassilich

La locomotiva a vapore 06-018 delle SŽ è stata revisionata e rimessa in pressione: ritornerà così a trainare per il prossimo decennio i treni turistici in Slovenia. Luca Klobas

Nella stazione di Saluzzo il 21 agosto, dopo quasi 3 anni dallo scontro con un treno merci incontrollato e privo di motrice proveniente dalla cartiera "Burgo" di Verzuolo (vedi **il tender** n. 55), è avvenuta la rimozione della ALn 663.1189 coinvolta nell'incidente. La cassa dell'automotrice, che i giornali continuano a chiamare Littorina, nemmeno fossimo ancora nel 1930, è stata caricata su un rimorchio stradale, mentre i carrelli sono stati posti su un altro rimorchio; il tutto è stato trasferito a Santhià dove avverrà la demolizione.
Ora si può dire che la (ex?) stazione di Saluzzo è veramente sgombera da ogni mezzo ferroviario. Una vera desolazione. Alberto Isoardi

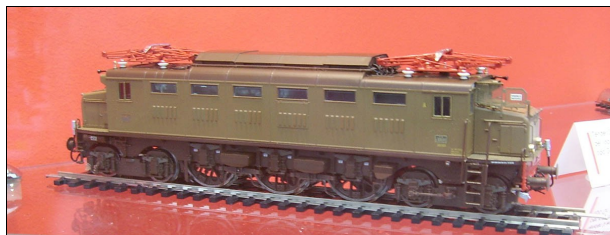
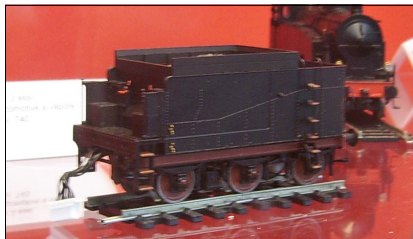
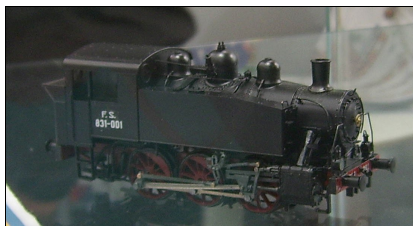
La nuova 464.662 esce dallo scalo di Udine Sacca il 18 agosto 2012 (foto C. Canton)

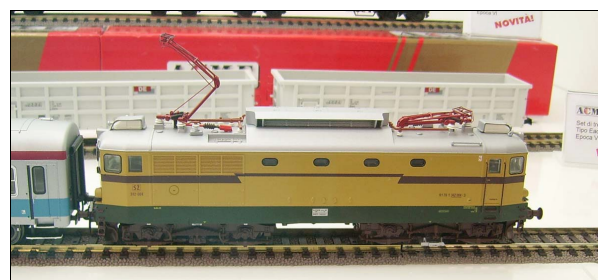
Sotto. Quello che rimaneva del frontale della ALn 663. 1189. A destra. La gru posiziona l'automotrice sul rimorchio stradale. Saluzzo, 21 agosto 2012 (foto A. Isoardi)

Hobby Model Expo di Novegro 2012

La 36ª edizione del principale salone italiano del modellismo, l'Hobby Model Expo di Novegro, si è tenuta come da tradizione nell'ultimo weekend di settembre. Anche quest'anno si è assistito ad una diminuzione delle novità presentate, conseguenza della crisi e perciò della minore possibilità di spesa da parte degli appassionati, anche se ciò che si è visto ha un certo peso specialmente per chi rimpiange i bei tempi andati con la presentazione di molti modelli di locomotive a vapore. Cominciamo la nostra carrellata sulle novità da OS.KAR che oramai si sta dimostrando il migliore dei produttori italiani. Si sono viste le locomotive a vapore Gr 685 serie 300 (4 numerazioni diverse) già annunciate a Norimberga, le cui prime consegne sono imminenti, e come logica conseguenza la locomotiva da cui derivano, la Gr 680 con caldaia a vapore saturo e doppia espansione (2 numerazioni). Sarà prodotta anche la locomotiva Gr 681 trasformazione delle Gr

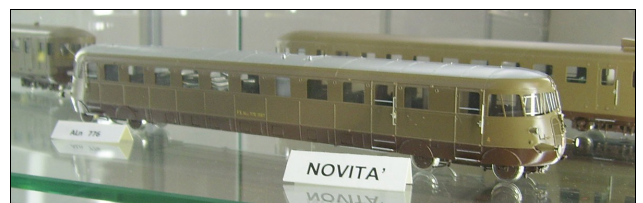
Dall'alto - OS.KAR: locomotive a vapore Gr 680, Gr 681, Gr 685 serie 300; a sinistra Gr 623

680 con l'applicazione della caldaia a vapore surriscaldato. E' stata presentata anche la locomotiva a vapore Gr 623 (3 numerazioni) annunciata l'anno scorso, ottenuta al vero dall'applicazione dei preriscaldatori Franco Crosti alle Gr 625. Altra vaporiera presentata la locotender Gr 831 di origine americana prodotta da Ree Modeles in esclusiva per OS.KAR. Altra novità la locomotiva diesel-idraulica pro-

Dall'alto - OS.KAR: Gr 831 ed Emmine - Rivarossi: tender a 3 assi, Gr 940, E 326, E 428 in ottone e E 453 (a fianco)

tipo D 342.3000 della OM, proposta in più versioni. Era poi esposto un set di 3 carri Hbccqs per trasporto auto in livrea XMPR, cui dovrebbe seguire anche la versione in livrea classica rosso vagone, ed un set di 4 carri Gbhs di prima serie. OS.KAR si lancia anche nella scala H0m ed H0e con l'automotrice leggera monodirezionale a scartamento ridotto (l'autobus su rotaie) M1 in versione MCL (Mediterranea Calabro Lucana) e FCL (Ferrovie Calabro Lucane), meglio conosciuta come Emmina. Infine questa ditta sarda ha annunciato che l'ETR 250 Arlecchino è pronto, ma la sua produzione e commercializzazione è rinviata a tempi migliori.
L'altra locomotiva a vapore vista a Novegro è la Gr 940 di Rivarossi, ditta che presenta anche il tender a 3 assi per le locomotive Gr 740 e 741. Altre novità Rivarossi sono le locomotive elettriche E 326 ed E 428.100 con cassa in ottone serie Galletto. Sono previste migliorie sulle altre locomotive proposte da questa firma ed il ritorno delle locomotive E 453 ed E 454, rimaste al vero allo stato di prototipo.
Vitrains ha presentato la versione con separatore D'Arbela della E 326, corrispondente alla locomotiva conservata al "Museo Ferr. di Casarsa - NA" (sic!) con un evidente svarione di località che in realtà è Pietrarsa. Seguiranno le altre versioni già annunciate. Era in mostra anche la cassa delle automotrici ALn 668.1500 in livrea XMPR. Il TAF viene rinviato all'anno prossimo.
ACME oltre alle elettromotrici ALe 801/940 in livrea XMPR già in distribuzione ha presentato le "Fanta" nella livrea ori-

Dall'alto - ACME: D 442.4001 Baffone, E 414 ESCI, ALe 801/940 Fanta, E 640 FER e FNM, 342 S SŽ

In senso orario.
ACME: carri Sggmrss con vari container, pianali Kgps e Laadgrs (doppio), postali per trasporto valori tipo UIC-X
Sagi: bagagliaio-postale tipo 1907, cisterna tipo 1941, carri Pf

ginale giallo-arancio nella versione con frontale modificato senza porte di intercomunicazione. Altra novità il convoglio con le locomotive elettriche E 414 in livrea ESCI. Erano inoltre esposte le locomotive elettriche E 656 di VIª serie in livrea originale, E 646 navetta allo stato d'origine, E 640 FER e FNM e 342 SŽ. Novità tra le locomotive diesel la D 442.4001 detta "Baffone", rimasta al vero prototipo unico, la D 324.2001 ed il set con la D 342 ed il carro riscaldatore. Tra le carrozze c'erano le tipo X 2000 "Giubileo" in livrea XMPR con e senza fascia blu all'altezza dei finestrini, nuove versione delle carrozze a piano ribassato in livrea grigio ardesia da abbinare alla E 464 navetta e carrozze SŽ e HŽ. Sono pronti anche i postali tipo X 1976 per trasporto valori. Presentati anche i carri pianali tipo Kgps e pianali doppi tipo Laadgrs per trasporto furgoni, nonché i carri doppi Sggmrss per trasporto intermodale con varie numerazioni e carichi di container di varie ditte.
Nello stand Gieffeci sono stati presentati come novità per il marchio Roco vari carri ex Kleinmodellbahn, della quale la Modelleisenbahn GmbH ha rilevato gli stampi, e riedizioni di carri Fleischmann.
Anche la ditta ATM ha realizzato la locomotiva D 442.401 in serie economica venduta a 99,00 euro come la D 342.3001.
Sagi ha presentato i bagagliai postali tipo 1907 Duz 94200, il pianale con cisterna tipo 1941 Mpz, una confezione Jolly con due carri Pf a sponde basse, dei quali uno con garitta, e nuove versioni con varianti di carri già a catalogo.
Nello stand di Artmodel abbiamo visto una 245 serie 8000, caratteristica per la cabina centrale, e la ALn 776 di HF.
Si è notata invece l'assenza di Doc Models, l'importatore di Liliput, Tillig ed altre marche.
La presenza di pubblico al venerdì sembra aumentata, fatto confermato anche dal gestore del self service che ha fornito più pasti del solito, però gli standisti confermano che i visitatori girano, guardano, si informano, ma alla fine rinviano le spese a tempi migliori.

Claudio Canton

In alto e a destra.
HF: ALn 776
Artmodel: 245 serie 8000

A sinistra. Model 71: convoglio SV delle Guidovie Centrali Venete

(tutte foto C. Canton)

N° 66 - Anno 17 (N° 3 / 2012)
Allegato al supplemento N° 1 al N° 3 - Ottobre 2012 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca
Fotocopiato in proprio